



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 70]

नई दिल्ली, शुक्रवार, मई 6, 2005/वैशाख 16, 1927

No. 70]

NEW DELHI, FRIDAY, MAY 6, 2005/VAISAKHA 16, 1927

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

आधिसूचना

मुम्बई, 3 मई, 2005

सं. टीएएमपी/52/2004-एमबीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धाराओं 48 और 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार ड्राई डॉकिंग प्रभारों के संशोधन हेतु मुम्बई पत्तन न्यास के प्रस्ताव का अनुमोदन करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/52/2004-एमबीपीटी

मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी)

आवेदक

आदेश

(अप्रैल 2005 के 25वें दिन पारित किया गया)

यह मामला ड्राई डॉकिंग प्रभारों के संशोधन हेतु मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) से प्राप्त एक प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. एमबीपीटी ने अपने प्रस्ताव में निम्नलिखित मुददों का प्रमुखता से उल्लेख किया है :—

- (i) ड्राई डॉकिंग प्रभारों में टीएएमपी के अनुमोदन से पिछली बार वर्ष 1998 में 90% उर्ध्वगामी संशोधन किया गया था।

(ii) दो ड्राई डॉक में एशियाई विकास बैंक (एडीबी) की सहायता से 25.50 करोड़ रुपए की लागत पर पोत मरम्मत सुविधाओं का उन्नयन किया गया था ।

(iii) वर्ष 2003–04 का लागत विवरण ड्राई डॉकिंग सेवा में 156% का घाटा दर्शाता है ।

(iv) ड्राई डॉक का प्रयोग करने वाले अधिकतर पोत तटीय पोत हैं । सरकार तटीय व्यापार के विकास पर जोर देती रही है । ड्राई डॉकिंग सेवा को आत्मनिर्भर बनाने के लिए मौजूदा प्रभारों में 156% के उद्धर्वगामी संशोधन की आवश्यकता है, जोकि तटीय पोतों के लिए बहुत अधिक वृद्धि है ।

(v) इस सेवा में भारी घाटे को देखते हुए मौजूदा प्रभारों में 25% वृद्धि किए जाने का प्रस्ताव है । इससे 1.14 करोड़ रुपए प्रतिवर्ष की अतिरिक्त आय होगी ।

2.2. यह प्रस्ताव एमबीपीटी के न्यासी बोर्ड द्वारा 27 जुलाई, 2004 को आयोजित इसकी बैठक में अनुमोदित किया गया था ।

3.1. निर्धारित परामर्श प्रक्रिया के अनुसार प्रस्ताव प्रयोक्ताओं/पत्तन प्रयोक्ताओं के प्रतिनिधि निकायों को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित किया गया था ।

3.2. प्रयोक्ताओं से प्राप्त टिप्पणियों की एक-एक प्रति पृष्ठभूमि संबंधी जानकारी के रूप में एमबीपीटी को अग्रेषित की गई थी ।

4. प्रस्ताव की प्रारंभिक संवीक्षा पर, एमबीपीटी से अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था । हमारे द्वारा उठाए गए मुख्य प्रश्न और एमबीपीटी के प्रत्युत्तर नीचे तालिकाबद्ध हैं :—

| क्र.सं. | हमारे प्रश्न | एमबीपीटी का प्रत्युत्तर |
|---------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| (i) | इस प्राधिकरण ने पत्तन को कई बार सभी कार्यकलापों के लिए अपने दरों के मान की व्यापक समीक्षा करने हेतु अपना प्रस्ताव तैयार करने का सुझाव दिया था । संदर्भाधीन प्रस्ताव एमबीपीटी द्वारा दाखिल अन्य खण्डशः संशोधन प्रस्ताव है । एमबीपीटी से अपने दरों के मान की व्यापक समीक्षा/संशोधन के लिए प्रस्ताव | एमबीपीटी पत्तन प्रयोक्ताओं को 15 सेवाएं प्रदान कर रहा है और एक ही बार में इन सेवाओं के संबंध में सभी दरों के मान का संशोधन प्रस्तावित करना जटिल तथा भ्रामक और समय लगने वाला कार्य होगा । खण्डशः प्रस्तावों को तैयार करने के कारण पहले कई बार महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को स्पष्ट किए जा चुके हैं । एमबीपीटी अधिक यातायात आकर्षित करने और निष्क्रिय पड़ी अपनी सुविधाओं का उपयोग करने के लिए |

की तैयारी की वर्तमान स्थिति सूचित करने का अनुरोध किया जाता है।

आवधिक रूप से प्रभारों को संशोधित करता है। ऐसी स्थिति में, एक ही बार में दरों के मान का व्यापक संशोधन करना व्यवहार्य नहीं होगा। एमबीपीटी लेखा बंद होने के बाद प्रत्येक वर्ष अपनी सुविधाओं के निष्पादन की समीक्षा करता है और जहां भी आवश्यक हो, प्रभारों को संशोधित करने के लिए कार्वाई प्रारंभ की जाती है। समुद्री तेल टर्मिनलों में जैटटी जे—। से जे—।।। तक सुविधाओं के आधुनिकीकरण और उन्नयन एवं सब-मेरिन तथा साथ ही तट पर पाइपलाइन के प्रतिस्थापन जैसी परियोजनाएं हाल ही में पूरी की जा चुकी हैं। इसलिए, एमबीपीटी को पत्तन प्रयोक्ताओं को अवसंरचनां सुविधाएं उपलब्ध कराने के बाद ही दरों के मान की समीक्षा करनी होगी।

(ii) एमबीपीटी वर्ष 2006–07 के लिए आय/लागत अनुमानों के साथ यातायात का पूर्वानुमान प्रस्तुत कर सकता है।

बजट अनुमान केवल एक वर्ष पूर्व तैयार किए जाते हैं। वर्ष 2005–06 के लिए बजट अनुमान वर्ष 2004–05 के दौरान तैयार किए गए हैं। इसलिए, एमबीपीटी वर्ष 2006–07 के लिए बजट अनुमान प्रस्तुत करने की स्थिति में नहीं है।

(iii) एमबीपीटी ने जुलाई, 1998 में ड्राई डॉकिंग के पिछले संशोधन के दौरान यह वर्णन किया था कि वह एडीबी की सहायता से शुष्क गोदी में जहाज मरम्मत सुविधाओं को सुधारने के लिए 25.50 करोड़ रुपए का पूंजीगत व्यय कर रहा था। इस प्राधिकरण ने ड्राई डॉकिंग प्रभारों के संशोधन के लिए एमबीपीटी के प्रस्ताव को अपने दिनांक 27 जुलाई, 1998 के आदेश में अनुमोदित करते समय सुविधाओं के आधुनिकीकरण और ड्राई डॉकिंग प्रचालनों के लिए उत्पादकता मानदंड निर्धारित करने के बारे में कुछ टिप्पणियां की थीं।

एमबीपीटी से शुष्क गोदी के उन्नयन के लिए एडीबी से प्राप्त की गई सहायता की स्थिति और सुविधाओं के आधुनिकीकरण की प्रास्तिप्रस्तुत करने का अनुरोध किया जाता है। इसके अतिरिक्त, एमबीपीटी से यह सूचित करने का अनुरोध किया जाता है कि क्या उसके लाइसेंसशुदा मरम्मतकर्त्ताओं द्वारा अनुपालन के लिए कोई उत्पादकता मानदंड निर्धारित किए गए हैं।

एमबीपीटी ने शुष्क गोदी में जहाज मरम्मत सुविधाओं को सुधारने के लिए 25.50 करोड़ रुपए का पूंजीव्यय की तुलना में 16.70 करोड़ रुपए का कुल ऋण प्राप्त किया है। एमबीपीटी ने शुष्क गोदी में प्रदान की गई सुविधाएं भी प्रस्तुत की हैं। उत्पादकता मानदंड निर्धारित नहीं किए गए हैं, क्योंकि एमबीपीटी केवल इच्छुक आवेदकों को शुष्क गोदी के आवंटन से ही संबंधित है। एमबीपीटी स्वयं अपने पोतों को छोड़कर शुष्क गोदी में लगे पोतों की कोई मरम्मत नहीं कर रहा है। शुष्क गोदी के आवंटिती को लाइसेंसशुदा संविदाकारों में से चुनने की स्वतंत्रता है।

(iv) वर्ष 2004–05 से 2006–07 तक के लिए पोत यातायात का अनुमान लगाने का आधार।

ड्राई डॉकिंग की सुविधा पत्तन का नियमित कार्यकलाप नहीं है। यह सुविधा प्रयोक्ताओं को जब भी उन्हें आवश्यकता होती है, तब प्रदान की जाती है। कार्गो पोत अथवा कार्गो यातायात के अनुमान का पूर्वानुमान करना बहुत कठिन होगा। सामान्यतः छोटी नौकाएं, बजरे और क्राफ्ट इस समय शुष्क गोदी का उपयोग करते हैं। अंतरिम पूर्वानुमान शुष्क गोदी में लगे पोतों के कुल

- (v) वर्ष 2002–03 और 2003–04 में शुष्क गोदी में लगे और वर्ष 2004–05, 2005–06 और 2006–07 में शुष्क गोदी में लगने वाले अनुमानित एमबीपीटी के स्वामित्व वाले पोतों की संख्या और एमबीपीटी के स्वामित्व वाले के अतिरिक्त पोतों की संख्या के साथ पोतों की उपरोक्त श्रेणी के लिए पोतों का जीआरटी प्रस्तुत किया जाए ।
- (vi) एमबीपीटी वर्ष 2002–03 से 2006–07 तक के लिए शुष्क गोदी के कब्जे के लिए किराया प्रभार से संबंधित प्रचालन आय का उल्लेख करे ।
- (vii) एमबीपीटी काल्पनिक आय, प्रत्यक्ष व्यय और शुष्क गोदी में लगाए गए स्वयं अपने पोतों पर किए गए उपरिव्यय को मानते हुए स्वयं अपने क्राफ्ट की मरम्मत से संबंधित अपनाए गए लागत–निर्धारण दृष्टिकोण को अपनी लेखा–बहियों में स्पष्ट करे ।
- (viii) एमबीपीटी यह स्पष्ट करे कि क्या ड्राई डॉकिंग प्रभारों से संबंधित प्रस्तुत प्रचालन आय में संबंधित वर्षों के लिए ऐसी काल्पनिक आय शामिल है ।
- (ix) ड्राई डॉकिंग प्रभारों के संबंध में वर्ष 2004–05, 2005–06 और 2006–07 के लिए अनुमानित प्रचालन आय संबंधी लगाया गया हिसाब प्रस्तुत किया जाए ।
- (x) एमबीपीटी ने वर्ष 2003–04 के संबंध में संबंधित लागत आंकड़ों के आधार पर वर्ष 2004–05 और 2005–06 के लिए प्रचालन लागत, वित्त और विविध व्यय तथा प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय समरूप लगभग 6% पर पूर्वानुमानित किया है । वर्ष 2003–04 के संबंध में संबंधित

जीआरटी और वर्ष 2004–05 के पहले 4 महीनों के दौरान अर्जित आय पर आधारित था । परवर्ती वर्षों के लिए यातायात तथा साथ ही आय यह मानते हुए कि समान प्रवृत्ति जारी रहेगी, उसी स्तर पर पूर्वानुमानित की गई थी । बजट अनुमान (2005–06) तैयार करते समय यातायात और आय का पूर्वानुमान पिछले 6 महीने के निष्पादन पर आधारित था । एमबीपीटी ने बजट अनुमान (2005–06) के अनुसार संशोधित लागत विवरण प्रस्तुत किया है ।

एमबीपीटी ने वर्ष 2002–03 और 2003–04 के लिए पोतों और पोतों के जीआरटी का व्योरा प्रस्तुत किया है । शुष्क गोदी में लगे एमबीपीटी के स्वामित्व वाले पोत वर्ष 2002–03 के दौरान शुष्क गोदी में लगाए कुल पोतों का 12.5% और वर्ष 2003–04 के दौरान कुल पोतों का 8% है । एमबीपीटी ने वर्ष 2004–05, 2005–06 और 2006–07 के लिए अनुमान प्रस्तुत नहीं किए हैं ।

गोदी में लगाने और हटाने तथा किराया प्रभारों का पृथक व्योरा इस समय नहीं रखा जाता है । ड्राई डॉकिंग सेवाओं से गोदी में लगाने, हटाने और किराया प्रभारों द्वारा प्राप्तियों को ‘‘ड्राई डॉकिंग प्रभार’’ शीर्ष के अधीन दर्शाया जाता है ।

जब भी एमबीपीटी के पोत शुष्क गोदी में आते हैं, तब प्रयोक्ता विभाग को बिल दिया जाता है और सेवा ड्राई डॉकिंग के लिए आय को हिसाब में लिया जाता है । इसी प्रकार, उसकी लागत का भी हिसाब इस आय तथा साथ ही सेवा का उपयोग करने वाले संबंधित पोत के लिए लिया जाता है । इसलिए, काल्पनिक आय का प्रश्न नहीं उठता । इसके अतिरिक्त, एमबीपीटी केवल ड्राई डॉकिंग और सहायक सुविधाएं ही प्रदान कर रहा है । पोतों द्वारा अपेक्षित मरम्मत प्राधिकृत संविदाकारों द्वारा की जाती हैं ।

लागत विवरण में इंगित आय में एमबीपीटी के स्वामित्व वाले पोतों की ड्राई डॉकिंग के कारण होने वाली आय शामिल है ।

वर्ष 2004–05 और 2005–06 के लिए लागत विवरण संशोधित अनुमान (2004–05) और बजट अनुमान (2005–06) के आधार पर दुबारा तैयार किया गया है । इसलिए, कोई पृथक कार्यकरण पत्रक नहीं है ।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के दिशानिर्देशों के अनुसार प्रत्येक महापत्तन से पिछले 5 वर्षों के लिए वित्त मंत्रालय द्वारा प्रकाशित मुद्रास्फीति सूचकांक की औसत लागत के आधार पर अगले दो वर्षों के लिए व्यय अनुमानित करना अपेक्षित है । लागत मुद्रास्फीति सूचकांक ने पिछले वर्ष की तुलना में 6% की वृद्धि इंगित की और महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के दिशानिर्देशों के

लागत आंकड़ों की तुलना जब वर्ष 2002–03 के लागत आंकड़ों से की गई, तब उसने क्रमशः लगभग 30%, 64% और 21% की वृद्धि दर्शाई। इसलिए, एमबीपीटी से वर्ष 2003–04 के संबंध में संदर्भाधीन लागत आंकड़ों का औचित्य देने का अनुरोध किया जाता है।

अनुसार प्रचालन लागत और प्रबंध व्यय में वर्ष 2004–05 और 2005–06 के लिए प्रत्येक वर्ष 6% द्वारा समरूप वृद्धि की गई थी। वर्ष 2003–04 तक मुद्रास्फीति सूचकांक पर विचार करते हुए औसत मुद्रास्फीति सूचकांक 4.30% है।

वर्ष 2002–03 के लिए प्रचालन लागत की तुलना में प्रचालन लागत में 30% की वृद्धि के संदर्भ में एमबीपीटी के टर्ज और नौकाओं द्वारा कटाई और रंगाई कर्मचारियों की सेवाओं के उपयोग के लिए प्रभारों के रूप में 72.83 लाख रुपए की राशि दर्ज की गई है। सामान्यतः इस व्यय को उन संबंधित टर्ज और नौकाओं, जिन्होंने इन कर्मचारियों की सेवाओं का उपयोग किया है, के लिए दर्ज किया जाना चाहिए था।

वित्त और विविध व्यय संबंधी व्यय के संदर्भ में पेंशन निधि निर्मित करने के लिए वर्ष 2003–04 में 210 करोड़ रुपए की राशि का अंशदान किया गया था और पेंशन निधि को यह अंशदान शुष्क गोदी से संबंधित वित्त और विविध व्यय में भी विभाजित किया गया था। प्रबंध और सामान्य उपरिव्यय पूर्व–निर्धारण दर के आधार पर विभिन्न सेवाओं में विभाजित किए जाते हैं। संदर्भाधीन सामले में अवशिष्ट प्रबंध और सामान्य उपरिव्यय के आवंटन में सेवा की प्रत्यक्ष लागत पर आधारित उसके आवंटन के कारण वृद्धि हुई है।

(xi) वर्ष 2002–03 की तुलना में वर्ष 2003–04 के लिए मूल्यहास में कमी के कारणों को स्पष्ट किया जाए।

कुछ पूंजीगत परिसंपत्तियां वर्ष 2003–04 में पूर्णतः मूल्यहासित हुई हैं और इसलिए वर्ष 2003–04 में 4.27 लाख रुपए तक के मूल्यहास को हिसाब में नहीं लिया गया है। इसके अतिरिक्त, पूंजीगत व्यय में 2.40 करोड़ रुपए का अधिक प्रावधान मार्च, 2002 में किया गया था और उसे वर्ष 2003–04 में समायोजित किया गया था। इसलिए, वर्ष 2003–04 में मूल्यहास में कमी हुई है।

(xii) मानी गई अचल परिसंपत्तियों के संबंध में पुष्टि प्रत्यक्षतः ड्राई डॉकिंग कार्यकलाप के संगत हैं और वह परिसंपत्तियां, जिन्हें अधिशेष/चालू/निपटाया गया माना जाता है, लगाई गई पूंजी से निकाल दी जाती हैं।

एमबीपीटी ने पुष्टि की है कि मानी गई सभी अचल परिसंपत्तियां प्रत्यक्षतः ड्राई डॉकिंग कार्यकलाप के संगत हैं और परिसंपत्तियां जिन्हें चालू नहीं किया गया/पूर्णतः मूल्यहासित/निपटाई गई हैं, को पूंजीगत परिसंपत्तियों से निकाल दिया गया है।

(xiii) वर्ष 2002–03 की तुलना में वर्ष 2003–04 के लिए विविध देनदारों के मूल्य में लगभग 19% की वृद्धि का औचित्य बताया जाए।

आदर्द ड्राई डॉकिंग प्रभारों, अन्य प्रभारों और पोत–संबद्ध प्रभारों के लिए विविध देनदारों में लगभग 20% की वृद्धि हुई है। यह वृद्धि मुख्यतः सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा किराया बिलों का भुगतान नहीं करने और पोत–संबद्ध प्रभारों के संबंध में देय बकाए की मात्रा से संबंधित भारतीय नौवहन निगम द्वारा उठाए गए विवाद के कारण है।

(xiv) कृपया, यह पुष्टि करें कि केवल ड्राई डॉकिंग कार्यकलाप के लिए ही संगत कार्यशील पूंजी

विभिन्न सेवाओं के लिए कार्यशील पूंजी का विभाजन विभिन्न कारकों के अनुपातों के आधार पर और प्रारंभिक अनुमान के अनुसार भी

पर लागत विवरण में विचार किया गया है।

किया जाता है। यथार्थतापूर्वक यह नहीं कहा जा सकता कि केवल ड्राई डॉकिंग के संगत कार्यशील पूँजी पर लागत विवरण में विचार किया गया है। आंकड़ों में भिन्नता को नहीं नकारा जा सकता। तथापि, लागत विवरण प्रस्तुत करते समय पत्तन के समग्र निष्पादन के आधार पर उसमें शामिल विभिन्न घटकों को विभाजित करके कार्यशील पूँजी का उपयुक्त आंकड़ा निकालने का प्रयास किया गया है।

(xv) एमबीपीटी ने कार्यशील पूँजी का संगणन करते समय चालू परिसंपत्तियों के अधीन “अन्य” की प्रत्येक उप-मद के शेष को शामिल किया है। जमाराशि, प्राप्त ब्याज, मकान निर्माण अग्रिम, बीडीएलबी और एमसीजीबी को अग्रिम, अग्रिम कर और अन्य अग्रिमों पर प्रशुल्क संशोधन कार्य में विचार नहीं किया गया है।

(xvi) वर्ष 2004–05, 2005–06 और 2006–07 के दौरान ड्राई डॉकिंग सुविधा के संबंध में पत्तन द्वारा प्रहस्तन किए जाने के लिए अनुमानित यातायात की तुलना में आकलित क्षमता प्रस्तुत की जाए।

(xvii) लागत विवरण (संपूर्ण पत्तन के लिए): वित्त और विविध व्यय के संदर्भ में वर्ष 2002–03 की तुलना में वर्ष 2003–04 के लिए 48% की वृद्धि का कारण स्पष्ट किया जाए।

(xviii) वर्ष 2004–05, 2005–06 और 2006–07 के दौरान पत्तन द्वारा प्रहस्तन किए जाने वाले अनुमानित यातायात की तुलना में आकलित क्षमता प्रस्तुत की जाए।

(xix) वर्ष 2003–04 से 2005–06 के लिए ड्राई डॉकिंग कार्यकलाप को विभाजित एफएण्डएम व्यय के आंकड़े।

वर्ष 2003–04 से 2005–06 तक के लिए संपूर्ण पत्तन हेतु लागत विवरण में माने गए एफएण्डएम व्यय का समान आंकड़ा प्रस्तुत किया जाए।

इस संबंध में कोई टिप्पणी प्रस्तुत नहीं करनी है।

शुष्क गोदियों की क्षमता का आकलन नहीं किया गया है, क्योंकि यह कार्य करना बहुत कठिन है। शुष्क गोदियां अपने परिभाषित अनुमेय सीमाओं के भीतर पोतों को स्थान देती हैं, जिसकी पोत के जीआरटी से कोई संगतता नहीं है। मरम्मत कार्य होने के कारण यातायात पूर्वानुमान करने योग्य नहीं है।

वर्ष 2002–03 में पेंशन और पीएलआर के लिए 148 करोड़ रुपए का व्यय माना गया था, जबकि वर्ष 2003–04 में पेंशन निधि में 210 करोड़ रुपए के अंशदान सहित 219 करोड़ रुपए का व्यय माना गया था। यह एफएण्डएम व्यय में वृद्धि का कारण है।

| वर्ष | आकलित क्षमता (मी.ट.) | अनुमानित यातायात (मी.ट.) |
|---------|-------------------------|-----------------------------|
| 2004–05 | 42.25 | 29.50 |
| 2005–06 | — | 30.40 |
| 2006–07 | — | 30.40 |

संपूर्ण पत्तन के लिए :

| व्योरा | 2003–04 (रुपए) | 2004–05 (रुपए) | 2005–06 (रुपए) |
|---------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| पेंशन निधि को अंशदान | 210 करोड़ | 210 करोड़ | 210 करोड़ |
| उत्पादकता संबद्ध पुरस्कार | 9.68 करोड़ | — | 9.41 करोड़ |

ड्राई डॉकिंग के लिए :

| व्योरा | 2003–04 (रुपए) | 2004–05 (रुपए) | 2005–06 (रुपए) |
|---------------------------|---------------------------------|-------------------|-------------------|
| पेंशन निधि को अंशदान | प्रत्येक वर्ष के लिए 276.91 लाख | | |
| उत्पादकता संबद्ध पुरस्कार | 12.77 लाख | 12.27 लाख | |

5. इस मामले में इस प्राधिकरण के कार्यालय में दिनांक 27 जनवरी,2005 को संयुक्त सुनवाई की गई थी। इस संयुक्त सुनवाई में कोई प्रयोक्ता मौजूद नहीं था। एमबीपीटी में लगाए जाने योग्य प्रशुल्क मर्दों की व्यापक समीक्षा का मुद्रा हल किए बिना रह गया, यद्यपि इस प्राधिकरण ने पूर्व में कई अवसरों पर पत्तन को इस संबंध में कार्रवाई प्रारंभ करने का सुझाव दिया था। संयुक्त सुनवाई में एमबीपीटी से विचारार्थ लिए जाने वाले किसी खण्डशः प्रस्ताव के पूर्व उसके दरों के मान की व्यापक समीक्षा के लिए प्रस्ताव दाखिल करने हेतु उसके लिए एक संभावित नियत समय पर निश्चित वचनबद्धता मांगी गई थी। एमबीपीटी ने अपने दिनांक 3 मार्च,2005 के पत्र द्वारा 15 अगस्त,2005 तक अपने दरों के मान की व्यापक समीक्षा के लिए प्रस्ताव दाखिल करने की वचनबद्धता की थी।

6. संयुक्त सुनवाई में जैसा निर्णय लिया गया, एमबीपीटी को दिनांक 1 मार्च,2005 को अपना प्रस्ताव प्रस्तुत करने का अवसर दिया गया था। एमबीपीटी ने अपने प्रस्ताव को स्पष्ट करते समय यह वर्णन किया कि पेंशन देयता पर अनुमानित व्यय में पेंशन संबंधी व्यय का वर्तमान स्तर तथा साथ ही पेंशन की पूर्व देयता का प्रावधान शामिल है।

7. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्रवाई इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्ड पर उपलब्ध है। प्राप्त टिप्पणियों का सारांश संगत पार्टियों को अलग से भेज दिया जाएगा। ये बोरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध हैं।

8. इस मामले पर कार्रवाई करने के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति उभरती है :—

- (i) एमबीपीटी की शुष्क गोदियों में पत्तन के लाइसेंसशुदा संविदाकार शुष्क गोदियों में लगे पोतों की मरम्मत करते हैं और किसी भी पोत को मरम्मत संविदाकार को चुनने की स्वतंत्रता है। एमबीपीटी शुष्क गोदियों के आवंटन से ही संबंधित है। इसके अतिरिक्त, जब भी आवश्यक हो, बाहरी पोत, पत्तन के क्रापट के अपने बेड़े भी इन शुष्क गोदियों का प्रयोग करते हैं। एक वर्ष में यह शुष्क गोदियों में लगभग 75 पोतों का प्रहस्तन करता है, जिनमें से औसत 10% उसके अपने पोत होते हैं। भारत सरकार के माध्यम से एशियाई विकास बैंक की आंशिक सहायता से एमबीपीटी ने दोनों शुष्क गोदियों में 25.50 करोड़ रुपए की कुल लागत पर जहाज मरम्मत सुविधाओं का उन्नयन किया है। पत्तन ने संविदाकारों की आवश्यकता पूरी करने के लिए उपस्कर्तों के प्रावधान के अतिरिक्त, शुष्क गोदियों में स्थायी अवसंरचना सुविधाएं प्रदान की हैं। संबंधित लागत केन्द्र के अंतर्गत वर्ष 2003–04 के लिए सूचित 156% के घाटे की तुलना में मौजूदा ड्राई डॉकिंग प्रभारों में 25% वृद्धि करने का प्रस्ताव है।
- (ii) यह एमबीपीटी द्वारा दाखिल एक अन्य खण्डशः संशोधन प्रस्ताव है। अपने दरों के मान में संशोधन के लिए व्यापक प्रस्ताव के अभाव में खण्डशः संशोधन प्रस्ताव में विभिन्न कार्यकलापों को लागत के आवंटन पर विचार करना बहुत कठिन हो जाता है। बहुत अनुरोध करने के बाद ही एमबीपीटी 15 अगस्त,2005 तक प्राधिकरण के समक्ष अपने दरों के मान की समीक्षा/संशोधन के लिए व्यापक प्रस्ताव दाखिल करने पर सहमत हुआ है। इसलिए, संदर्भाधीन वर्तमान प्रस्ताव पत्तन द्वारा दी गई निश्चित वचनबद्धता की पृष्ठभूमि में विचारार्थ लिया जाता है।
- (iii) महापत्तन न्यास अधिनियम,1963 की धारा 111 के अधीन भारत सरकार द्वारा जारी नीतिगत निर्देशों के अनुपालन में भारत के राजपत्र में प्रशुल्क नियतन के लिए संशोधित दिशानिर्देश हाल ही में अधिसूचित किए गए हैं। प्रशुल्क नियतन के लिए संशोधित दिशानिर्देश दिनांक 31 मार्च,2005 से लागू हुए हैं। इस समय प्राप्त प्रस्ताव को परामर्श के लिए हाथ में लिया गया है और उस पर प्रशुल्क नियतन के लिए (तत्कालीन) मौजूदा दिशानिर्देशों के अनुसार आगे कार्रवाई की जाएगी। यह मामला संशोधित दिशानिर्देश घोषित करने के पूर्व आदेश के लिए भी बंद कर दिया गया था। इसलिए, यह विश्लेषण संशोधित दिशानिर्देशों के आधार पर नहीं किया जाता है।

(iv) जुलाई, 1998 में ड्राई डॉकिंग प्रभारों के संशोधन के लिए एमबीपीटी के पूर्व प्रस्ताव का अनुमोदन करते समय पत्तन को आधुनिक सुविधाओं के संस्थापन, प्रत्येक गोदी में दो मरम्मत बर्थ जोड़ने और शुष्क गोदी के लिए उत्पादकता मानदंड निर्धारित करने के लिए निर्देश दिया गया था। इस संबंध में एक प्रश्न पर एमबीपीटी ने शुष्क गोदियों में प्रदान की गई सुविधाओं की एक सूची प्रस्तुत की है और वर्णन किया है कि उसने शुष्क गोदियों के लिए उत्पादकता मानदंड निर्धारित नहीं किया है, क्योंकि यह केवल इच्छुक आवेदकों को शुष्क गोदियों के आवंटन से ही संबंधित है।

(v) सितम्बर, 2004 के अपने प्रारंभिक प्रस्ताव के पश्चात एमबीपीटी ने ड्राई डॉकिंग के यातायात, आय और लागत पूर्वानुमानों पर दुबारा गौर किया था और अपने संशोधित अनुमान (2004–05) और बजट अनुमान (2005–06) के आधार पर अपना अनुमान संशोधित किया था और वर्ष 2004–05 तथा 2005–06 के लिए संशोधित लागत विवरण प्रस्तुत किया था। चूंकि, दो वर्षों का सामान्य प्रशुल्क वैधता चक्र इस मामले में तर्कसंगत है, इसलिए एमबीपीटी से वर्ष 2006–07 के लिए भी अनुमान प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। यह उल्लेखनीय है कि एमबीपीटी सहित सभी महापत्तनों और निजी टर्मिनलों ने स्वयं ही पूर्व मामलों में अनुवर्ती दो वर्षों का लागत विवरण प्रस्तुत किया था। तथापि, एमबीपीटी ने इस मामले में वर्ष 2006–07 के लिए अनुमान प्रस्तुत करने में अपनी असमर्थता व्यक्त की है। इसलिए, वर्ष 2004–05 और 2005–06 के लिए संशोधित लागत विवरण पर इस मामले में संक्षिप्त प्रशुल्क वैधता अवधि के अधीन इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

(vi) दरों में उर्ध्वमुखी संशोधन का उल्लिखित मुख्य कारण पत्तन द्वारा उठाया गया राजस्व घाटा है। एमबीपीटी द्वारा ड्राई डॉकिंग के लिए प्रस्तुत लागत विवरण इस स्थिति को स्पष्टतया व्यक्त करता है। पत्तन ने वर्ष 2005–06 के लिए 542 लाख रुपए की प्रचालन आय की तुलना में लगभग 861 लाख रुपए की प्रचालन लागत का अनुमान किया है। इस प्रकार, यह स्पष्ट है कि यहां तक कि प्रचालन लागत भी प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर पूर्णतः वसूल नहीं होती है। एमबीपीटी द्वारा अनुमानित प्रस्तावित उर्ध्वमुखी संशोधन के कारण वर्ष 2005–06 के लिए अतिरिक्त आय 119.64 लाख रुपए है, जो यहां तक कि संपूर्ण प्रचालन लागत को शामिल करने के लिए अभी भी पर्याप्त नहीं होगी। प्रचालन घाटे की स्थिति के दृष्टिगत, एमबीपीटी द्वारा प्रस्तावित दरों के उर्ध्वमुखी संशोधन को स्वीकार करने का प्रथम दृष्टया सामला है।

(vii) (क) एमबीपीटी ने वर्ष 2004–05 और 2005–06 के लिए प्रचालन आय को वर्ष 2003–04 के समान स्तर पर पूर्वानुमानित किया है। इस संबंध में एक प्रश्न पर पत्तन ने स्पष्ट किया कि शुष्क गोदी में यातायात का अनुमान करना कठिन होगा।
 (ख) ड्राई डॉकिंग प्रभार लगाने के लिए मौजूदा दरों के मान दो किस्म के प्रभार निर्धारित करते हैं, गोदी में लगाने और हटाने के लिए प्रभार तथा शुष्क गोदी के कब्जे के लिए किराया प्रभार। पत्तन ने शुष्क गोदी के कब्जे के लिए किराया प्रभार से होने वाली आय का अनुमान प्रस्तुत नहीं किया है और केवल गोदी में लगाने और हटाने के प्रभारों के संबंध में ही आय का अनुमान प्रस्तुत किया है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि “गोदी में लगाने और हटाने” से प्राप्ति और किराया प्रभार का हिसाब ‘‘ड्राई डॉकिंग प्रभार’ के एकल शीष के अधीन रखा जाता है और कोई पृथक व्योरे नहीं रखे जाते हैं। इसलिए, पत्तन द्वारा प्रस्तुत प्रचालन आय के अनुमान पर विश्वास किया जाता है।

(viii) वर्ष 2004–05 और 2005–06 के लिए प्रचालन लागत मुद्रास्फीति के लिए 4.30% के औसत वृद्धि अनुपात का प्रयोग करने के बाद वर्ष 2003–04 के लिए वास्तविक राशि पर अनुमानित है। तथापि, यह देखा गया है कि वर्ष 2003–04 के लिए सूचित वास्तविक प्रचालन लागत लगभग 30% अधिक है, जब इसकी तुलना वर्ष 2002–03 की प्रचालन लागत से की जाती है। जब स्पष्ट करने के लिए कहा गया, तब एमबीपीटी ने स्वीकार किया कि उसने पत्तन के टाज और नौकाओं द्वारा कटाई और रंगाई श्रमिकों की सेवाओं का उपयोग करने के लिए शुष्क गोदियों की प्रचालन लागत में

72.83 लाख रुपए तक के प्रभार गलत दर्ज कर दिए थे। इसलिए, पत्तन द्वारा सूचित वर्ष 2003–04 के लिए वास्तविक प्रचालन लागत संशोधित की जाती है और परवर्ती वर्षों 2004–05 और 2005–06 के लिए अनुमानों को 6% के वृद्धि अनुपात का प्रयोग करते हुए संशोधित किया जाता है।

- (ix) एमबीपीटी ने सिविल संरचनाओं की औसत अवधि 50 वर्ष और यांत्रिक उपस्कर/संरचनाओं की औसत अवधि 20 वर्ष मानते हुए मूल्यहास संगणित किया है। महापत्तनों के मामले में प्रशुल्क परिकलन में पूँजीगत परिसंपत्तियों के मूल्यहास पर सरकार द्वारा निर्धारित अवधि मानदंडों का अनुपालन करते हुए सीधी रेखा विधि द्वारा विचार किया जाता है। इस पद्धति का सभी महापत्तनों द्वारा समरूप अनुपालन किया जाता है। वर्ष 2002–03 के लिए मूल्यहास लागत की तुलना में वर्ष 2003–04 के दौरान शुष्क गोदियों में लगी परिसंपत्तियों की मूल्यहास लागत में अचानक कमी के संदर्भ में एमबीपीटी ने वर्ष 2003–04 में किए गए पूँजीगत व्यय के अधिक प्रावधान और वर्ष 2003–04 में कुछ परिसंपत्तियों द्वारा अपनी आर्थिक अवधि समाप्त करने के कारण समायोजन करने के बारे चर्चा की है। एमबीपीटी ने पुष्टि की है कि विचार की गई सभी अचल परिसंपत्तियां प्रत्यक्षतः ड्राई डॉकिंग कार्यकलाप से संबद्ध हैं और परिसंपत्तियां, जिन्हें चालू नहीं किया गया/पूर्णतः मूल्यहासित किया गया, निपटाया गया है, को पूँजीगत परिसंपत्तियों से निकाल दिया गया है। तदनुसार, शुष्क गोदियों में तैनात एमबीपीटी की परिसंपत्तियों का अनुमानित मूल्यहास स्वीकार किया जाता है।
- (x) लागत विवरण में वित्त और विविध व्यय के पूर्वानुमानों पर किए गए अवलोकन के संदर्भ में पत्तन ने वित्त और विविध व्यय के आंकड़े प्रस्तुत किए हैं। पत्तन द्वारा जैसा बताया गया है, ड्राई डॉकिंग को विभाजित वित्त और विविध व्यय में वांछित स्तर तक निधि निर्मित करने के लिए उसकी पेंशन निधि में अंशदान शामिल है।
- (xi) बर्थ किराया प्रभार और पोतघाट देयताओं के संशोधन के लिए एमबीपीटी के प्रस्ताव पर अपने दिनांक 22 जून, 2004 के एक पूर्व आदेश में यह प्राधिकरण अपनी पेंशन निधि निर्मित करने के लिए पत्तन के दृष्टिकोण का समर्थन करते हुए मूल प्रशुल्क निर्धारित करते समय पूर्व देयता के लिए पेंशन निधि को अंशदान जैसी एककालिक देयताएं स्वीकार करने का इच्छुक नहीं था। इसलिए, पेंशन निधि को अंशदान वित्त और विविध व्यय के लिए एमबीपीटी द्वारा प्रस्तुत व्यय के पूर्वानुमानों से निकाल दिया जाता है और तदनुसार लागत विवरण संशोधित किया जाता है।
- (xii) एमबीपीटी ने प्रारंभ में वर्ष 2003–04 के लिए संगत व्यय के आधार पर वर्ष 2004–05 और 2005–06 के लिए समरूप आवंटित लगभग 6% पर प्रबंध और सामान्य उपरिव्यय पूर्वानुमानित किया है। वर्ष 2003–03 के लिए वास्तविक व्यय के साथ तुलना करने पर वर्ष 2003–04 से संबंधित संगत व्यय ने लगभग 21% की वृद्धि दर्शाई है। तत्पश्चात्, एमबीपीटी ने 4.30% की वृद्धि का प्रयोग करते हुए पूर्वानुमान कम कर दिया है। पत्तन ने महापत्तन न्यासों में प्रशुल्क संशोधन कार्य के लिए अनुपालन किए जाने वाले आधार पर प्रबंध और सामान्य प्रशासन उपरिव्यय की विभिन्न मद्दें ड्राई डॉकिंग कार्यकलाप को आवंटित की हैं। वर्ष 2004–05 और 2005–06 के लिए आवंटित प्रबंध और सामान्य उपरिव्यय पर पत्तन का अनुमान किसी संशोधन के बिना स्वीकार किया जाता है।
- (xiii) (क) शुष्क गोदियों में लगाई गई पूँजी के संदर्भ में एमबीपीटी ने पुष्टि की है कि मानी गई सभी अचल परिसंपत्तियां प्रत्यक्षतः ड्राई डॉकिंग कार्यकलाप के संगत हैं और उसने यह भी पुष्टि की है कि परिसंपत्तियां, जिन्हें चालू नहीं किया गया/पूर्णतः मूल्यहासित/निपटाया गया है, को पूँजीगत परिसंपत्तियों से निकाल दिया गया है।
- (ख) कार्यशील पूँजी के संबंध में पत्तन ने कार्यशील पूँजी का अनुमान करते समय जमाराशियों, मकान निर्माण अग्रिम, एमसीजीबी को अग्रिम और अग्रिम कर तथा अन्य अग्रिमों को चालू परिसंपत्तियों के भाग के रूप में शामिल किया है। इन मद्दों को आय अनुमत्य करने के लिए कार्यचालन पूँजी के भाग के रूप में प्रशुल्क संशोधन कार्य में शामिल नहीं किया गया है। अगर इन मद्दों को छोड़ दिया जाता है तो कार्यशील पूँजी अनुमान एक ऋणात्मक

143165/05-3

आंकड़ा होगा । तथापि, इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ इसे “शून्य” के रूप में लिया गया है ।

(xiii) (क) महापत्तन न्यासों के मामले में लगाई गई पूंजी पर अनुमत्य अधिकतम अनुमेय अभिलाभ अभी तक उस ब्याज दर, जिस पर पत्तन न्यासों को भारत सरकार के ऋण उपलब्ध थे और आरओसीई से संबंधित संशोधित दिशानिर्देशों के क्रियान्वयन के पूर्व दो अनिवार्य निधियों में से प्रत्येक पर 3% निर्भर थे । तदनुसार, यह प्राधिकरण वर्ष 2004–05 के लिए महापत्तन न्यासों के मामले में लगाई गई पूंजी पर 17.5% के अभिलाभ की अनुमति दे रहा था । चूंकि, इस मामले पर संशोधन—पूर्व दिशानिर्देशों के आधार पर कार्रवाई की गई है, इसलिए लगाई गई पूंजी पर 17.5% की अधिकतम अनुमेय अभिलाभ की अनुमति लागत विवरण में पत्तन द्वारा विचार किए गए 18.5% की तुलना में दी जाती है । तदनुसार, लागत विवरण में आवश्यक सुधार किए गए हैं ।

(ख) यह प्राधिकरण क्षमता उपयोग के संदर्भ में लगाई गई पूंजी पर यथानुपात दर पर अभिलाभ की अनुमति देता है । शुष्क गोदियों की आकलित क्षमता के संबंध में एक प्रश्न पर एमबीपीटी ने यह स्पष्ट किया है कि शुष्क गोदियां अपनी परिभाषित अनुमेय सीमाओं के भीतर पोतों को जगह देती हैं, जिनकी पोत के जीआरटी के साथ कोई संगतता नहीं है और यातायात का पूर्वानुमान करने में अपनी असमर्थता व्यक्त की क्योंकि ड्राई डॉकिंग केवल मरम्मत कार्य करता है ।

ड्राई डॉकिंग के लिए लागत विवरण वर्ष 2004–05 और 2005–06 के लिए लगभग 90% का औसत राजस्व घाटा प्रदर्शित करता है । लगाई गई पूंजी पर अभिलाभ को समायोजित करने से ड्राई—डॉकिंग से संबंधित घाटे की स्थिति में काफी परिवर्तन नहीं होने वाला है । इसलिए, लगाई गई पूंजी पर 17.5% के अभिलाभ पर संगत ब्योरे के अभाव में शुष्क गोदियों के क्षमता उपयोग से इसे संबद्ध किए बिना इस विश्लेषण में विचार किया गया है ।

(xiv) एमबीपीटी ने ड्राई डॉकिंग प्रभारों के प्रस्तावित संशोधन पर विचार करने के बाद वर्ष 2005–06 के लिए लगभग 374 करोड़ रुपए का निवल घाटा प्रदर्शित करते हुए संपूर्ण पत्तन के लिए लागत विवरण प्रस्तुत किया है । जैसा पहले उल्लेख किया गया है, यह एक खण्डशः संशोधन प्रस्ताव है । ऐसे प्रस्तावों से औचित्य का विश्लेषण करने और विभिन्न कार्यकलापों में लागत आवंटन की अतिव्याप्ति को दूर करने में सदैव समस्याएं आती हैं । तथापि, एमबीपीटी के प्रस्ताव में ड्राई डॉकिंग कार्यकलाप के लागत घाटे द्वारा यथावाचित दरों में वृद्धि नहीं मांगी गई है । इसे ध्यान में रखते हुए, संपूर्ण पत्तन के लिए लागत स्थिति का गहराई से विश्लेषण नहीं किया गया है ।

(xv) ऊपर दिए गए विश्लेषण के अधीन वित्तीय/लागत विवरण को संशोधित किया गया है । संशोधित लागत विवरण अनुबंध के रूप में संलग्न है । वर्ष 2005–06 के लिए वित्तीय और लागत विवरण द्वारा प्रकटित परिणामों की सारांश स्थिति नीचे दी गई तालिका में प्रस्तुत है:—

| क्रम सं० | कार्यकलाप | लगाई गई पूंजी पर अभिलाभ के बाद घाटा (2005–06) | प्रचालन आय की प्रतिशतता के रूप में घाटा |
|----------|--------------|--------------------------------------------------|-----------------------------------------|
| 1. | ड्राई—डॉकिंग | 491.25 लाख रुपए | 90.58% |

घाटे की स्थिति के दृष्टिंगत, मौजूदा दरों में 25% के उर्ध्वमुखी संशोधन के लिए एमबीपीटी का प्रस्ताव अनुमोदित किया जाता है ।

(xvi) नौवहन मंत्रालय, भारत सरकार ने हाल ही में एक नीतिगत निर्देश जारी किया है कि तटीय पोतों के लिए पोत—संबद्ध प्रस्ताव विदेशाभासी पोतों के प्रभार के 60% से अधिक नहीं होना चाहिए । सरकार

द्वारा जारी नीतिगत निर्देश विशेष रूप से वर्णन करता है कि तटीय पोतों के लिए प्रशुल्क को दरों के मान के प्रत्येक सामान्य संशोधन के समय विनिमय दर में घट-बढ़ के अनुसार समायोजित करना आवश्यक नहीं है ।

इस निर्देश के अनुपालन में इस प्राधिकरण ने भी तदनुसार सभी महापत्तनों और निजी टर्मिनलों के दरों के मान को संशोधित करते हुए दिनांक 7 जनवरी,2005 को एक आदेश पारित किया है। ड्राई डॉकिंग के लिए संशोधित दरों के मान में एमबीपीटी ने ड्राई डॉकिंग प्रभारों और शुष्क गोदी के कब्जे के लिए किराया प्रभारों के संबंध में तटीय पोतों के लिए रियायती प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है । सरकार के निर्देशों के अनुसार तटीय पोतों के लिए पोत-संबद्ध प्रभार विदेशगामी पोतों के लिए प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होना चाहिए । दूसरे शब्दों में, तटीय पोतों के लिए रियायत विदेशगामी पोतों के लिए प्रभारों के 40% से कम नहीं होना चाहिए । एमबीपीटी ने गोदी में लगाने और हटाने और शुष्क गोदी के कब्जे के लिए किराया प्रभारों के संबंध में तटीय पोतों के लिए विदेशगामी पोतों को लागू प्रभारों के 40% से अधिक रियायती स्तर पर प्रभारों का प्रस्ताव किया है । चूंकि, गोदी में लगाने और हटाने के लिए प्रभारों तथा शुष्क गोदी के कब्जे के लिए किराया प्रभारों के संबंध में एमबीपीटी द्वारा तटीय पोतों के लिए प्रस्तावित रियायती प्रशुल्क सरकार के दिशानिर्देशों के अनुरूप है, इसलिए तटीय पोतों के लिए एमबीपीटी द्वारा प्रस्तावित दरें अनुमोदित की जाती हैं ।

(xvii) जैसा पहले वर्णन किया गया है, एमबीपीटी ने वर्ष 2006–07 के लिए आय/लागत अनुमान प्रस्तुत नहीं किया है । चूंकि, लागत विश्लेषण एमबीपीटी द्वारा केवल एक वर्ष 2005–06 के लिए प्रस्तुत पूर्वानुमानों पर आधारित है, इसलिए ड्राई डॉकिंग के लिए संशोधित दरें केवल 31 मार्च,2006 तक ही वैध रहेंगी । ड्राई डॉकिंग कार्यकलाप के अंतर्गत लागत स्थिति की समीक्षा पर एमबीपीटी के दरों के मान की अगली समीक्षा/संशोधन के साथ विचार किया जाएगा, जिसके लिए पत्तन ने अपना प्रस्ताव दिनांक 15 अगस्त,2005 तक दाखिल करने का आश्वासन दिया है ।

(xviii) जैसा पहले वर्णन किया गया है, एमबीपीटी ने दिनांक 15 अगस्त,2005 तक दरों के मान के संशोधन के लिए व्यापक प्रस्ताव दाखिल करने की वचनबद्धता की है । भारत सरकार ने प्रशुल्क नियतन के लिए संशोधित दिशानिर्देशों पर नीतिगत निर्देश जारी किए हैं और संशोधित दिशानिर्देश दिनांक 31 मार्च,2005 को भारत के राजपत्र में अधिसूचित किए जा चुके हैं और तदनुसार संशोधित दिशानिर्देश दिनांक 31 मार्च,2005 से लागू हो गए हैं । संशोधित दिशानिर्देशों में प्रशुल्क संशोधन/नियतन के लिए लागत विवरण दाखिल करते समय अनुपालन किए जाने वाले विशिष्ट दिशानिर्देश निर्धारित किए गए हैं । इसके अतिरिक्त, संशोधित दरों के मान संशोधित नीतिगत दिशानिर्देशों के अनुसार 3 वर्षों की दीर्घ अवधि के लिए लागू रहेंगे । इसलिए, एमबीपीटी को प्रशुल्क नियतन के लिए संशोधित दिशानिर्देशों के अनुरूप वर्ष 2004–05 के लिए (प्रारूप) वास्तविक राशि और 3 वर्षों अर्थात् 2005–06, 2006–07 और 2007–08 के लिए पूर्वानुमान दर्शाते हुए लागत विवरण अद्यतन करके संगत लागत विवरण के साथ अपने दरों के मान की समीक्षा/संशोधन के लिए व्यापक प्रस्ताव दिनांक 15 अगस्त,2005 तक दाखिल करने का निर्देश दिया जाता है ।

(xix) इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरें इस प्राधिकरण की वर्णित नीति के अनुरूप उच्चतम स्तर पर और छूट/कटौती निम्न स्तर पर होंगी । एमबीपीटी को, अगर वह चाहता है, पत्तन के वाणिज्यिक निर्णय के आधार पर निम्न दर पर प्रभारित करने की नमनीयता प्राप्त होगी ।

10.1. इसके परिणामस्वरूप और ऊपर दिए गए कारणों से यह प्राधिकरण निम्नलिखित अनुमोदित करता है:-

1. “बंदरगाह में प्रभारित दरों के मान के खण्ड-XI की मौजूदा अनुसूची-। और ॥ को हटाना और उसके लिए निम्नलिखित प्रतिस्थापित करना :

I. गोदी में लगाने और हटाने के लिए प्रभार :

| | विदेशगामी पोत (उच्चतम दरें) | तटीय पोत (उच्चतम दरें) |
|---------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|
| 1000 जीआरटी तक | 3950 अमरीकी डॉलर | 83,125/-रुपए |
| 1000 जीआरटी से अधिक | 3950 अमरीकी डॉलर + प्रत्येक अतिरिक्त 1000 जीआरटी अथवा उसके भाग के लिए 902.50 अमरीकी डॉलर | 83,125/-रुपए + प्रत्येक अतिरिक्त 1000 जीआरटी अथवा उसके भाग के लिए 19,000/-रुपए |

II. शुष्क गोदी के कब्जे के लिए किराया प्रभार :

(i) पोतों के लिए कब्जे के प्रथम 10 दिनों के दौरान :-

| | विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर में) (उच्चतम दरें) | तटीय पोत (रुपए में) (उच्चतम दरें) | |
|-----------------------|-----------------------------------------------------|-----------------------------------------|----------------------------|
| 1000 जीआरटी तक | 1353.75 | 28,500 | प्रति दिन अथवा उसका भाग |
| 1001 से 2000 जीआरटी | 1468.75 | 30,875 | — तदैव — |
| 2001 से 3000 जीआरटी | 1580.00 | 33,250 | — तदैव — |
| 3001 से 4000 जीआरटी | 1805.00 | 38,000 | — तदैव |
| 4001 से 5000 जीआरटी | 2031.25 | 42,750 | — तदैव — |
| 5001 से 10000 जीआरटी | 2256.25 | 47,500 | — तदैव — |
| 10001 से 20000 जीआरटी | 2482.50 | 52,250 | — तदैव — |
| 20001 जीआरटी और अधिक | 2821.25 | 59,375 | — तदैव — |

(ii) कब्जे के 11वें दिन से 20वें दिन तक — ऊपर (i) में प्रतिदिन अथवा उसके भाग के लिए दरों का 150 प्रतिशत ।

(iii) कब्जे के 21वें दिन से 30वें दिन तक — ऊपर (i) में प्रतिदिन अथवा उसके भाग के लिए दरों का 200 प्रतिशत ।

(iv) कब्जे के 30 दिन से अधिक — ऊपर (i) में प्रतिदिन अथवा उसके भाग के लिए दरों का 250 प्रतिशत ।

(v) पोत द्वारा ड्राई डॉकिंग आबंटन की अवधि से अधिक ठहरने के मामले में समय से अधिक अवधि के लिए ठहरने पर किराया प्रभार उपर्युक्त निर्धारित दर के दोगुने दर पर वसूल किए जाएंगे ।"

2. खंड-XI की विद्यमान "टिप्पणी (4)" को हटाना और उसके स्थान पर निम्नलिखित टिप्पणी (4) प्रतिस्थापित करना :-

"(4) यदि कोई पोत ड्राई डॉकिंग की मांग करता है, परंतु डॉकिंग कार्यक्रम के अनुसार निर्धारित समय पर डॉकिंग के लिए तैयार नहीं होता है, तब कोई प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे, बशर्ते कि ड्राई डॉकिंग को रद्द/स्थगित करने की सूचना डॉकिंग के लिए निर्धारित समय से 2 दिन (डॉकिंग वाले दिन को छोड़कर) पहले दी गई हो । ऐसे मामलों में रद्द करने के शुल्क के रूप में तटीय पोतों और विदेशगामी पोतों के संबंध में क्रमशः 1250/-रुपए अथवा 57.50 अमरीकी डॉलर वसूल किए जाएंगे ।"

10.2. ड्राई डॉकिंग प्रमारों से संबंधित शर्तें और संशोधित दरें इस आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचित किए जाने की तारीख से 30 दिन की अवधि की समाप्ति के बाद लागू होंगी और 31 मार्च, 2006 तक अथवा एमबीपीटी में प्रशुल्क की अगली सामान्य व्यापक समीक्षा, इनमें से जो भी पहले हो, तक वैध रहेंगी ।

10.3. एमबीपीटी, जैसाकि उसने सहमति दी है, को सभी प्रशुल्क मदों की सामान्य समीक्षा के लिए अपना एक व्यापक प्रस्ताव 15 अगस्त, 2005 तक प्रस्तुत करने का निर्देश दिया जाता है ।

अ. ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

1431/62/05-4

[विज्ञापन/III/IV/143/05-असा.]

झाई डॉकिंग संबंधी लागत विवरण

अनुबंध

(लाख रुपए)

| विवरण | वास्तविक | | | | बिना परिवर्तन | | (लाख रुपए) |
|----------------------------------------------|--------------------|---------|---------|----------|---------------------------------------|---------|------------|
| | एमबीपीटी के अनुमान | | | | टीएमपी द्वारा संयत एमबीपीटी के अनुमान | | |
| | 2001–02 | 2002–03 | 2003–04 | 2004–05 | 2005–06 | 2004–05 | 2005–06 |
| I. प्रचालन राजस्व | | | | | | | |
| झाई डॉकिंग प्रभार | 490.83 | 651.34 | 542.36 | 542.36 | 542.36 | 542.36 | 542.36 |
| जोड़ (I) | 490.83 | 651.34 | 542.36 | 542.36 | 542.36 | 542.36 | 542.36 |
| II. प्रचालन लागत | | | | | | | |
| प्रचालन लागत | 436.74 | 311.57 | 327.47 | 417.51 | 435.46 | 347.11 | 367.93 |
| सामान्य सुविधाएँ | — | 0.69 | 0.34 | 0.35 | 0.37 | 0.35 | 0.37 |
| मूल्यहास | 158.10 | 142.08 | 135.96 | 135.96 | 135.96 | 135.96 | 135.96 |
| वित्त एवं विविध व्यय | 296.70 | 176.60 | 12.77 | 289.18 | 289.97 | 12.27 | 12.27 |
| जोड़ (II) | 891.54 | 630.94 | 476.54 | 843.00 | 860.97 | 495.69 | 516.53 |
| III. अधिशेष (I-II) | —400.71 | 20.40 | 65.82 | —300.64 | —318.61 | 46.67 | 25.83 |
| IV. आबंटित प्रबंध एवं सामान्य ऊपरिव्यय | 176.24 | 150.83 | 182.82 | 190.06 | 198.23 | 190.06 | 198.23 |
| V. निवल अधिशेष (III-IV) | —576.95 | —130.43 | —116.40 | —490.70 | —516.84 | —143.39 | —172.40 |
| VI. नियोजित पूँजी | 2408.00 | 2241.00 | 2094.00 | 1958.00 | 1822.00 | 1958.00 | 1822.00 |
| VII. नियोजित पूँजी पर 17.5% की दर पर आय | | | | # 530.96 | # 530.96 | 342.65 | 318.85 |
| VIII. आय—पश्च निवल अधिशेष/घाटा | | | | —1021.66 | —1047.80 | —486.04 | —491.25 |
| IX. प्रचालन आय के % रूप में निवल अधिशेष/घाटा | | | | —188.37% | —193.19% | —89.62% | —90.58% |
| X. औसत अधिशेष/घाटा | | | | —190.78 | | —90.10 | |

* टीएमपी द्वारा संयत

नियोजित पूँजी पर 18.5% की दर पर आय

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 3rd May, 2005

No. TAMP/52/2004-MBPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48 and 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal of the Mumbai Port Trust for revision of Dry Docking charges as in Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No : TAMP/52/2004-MBPT

The Mumbai Port Trust

Applicant

ORDER(Passed on this 25th day of April 2005)

This case relates to a proposal received from Mumbai Port Trust (MBPT) for revision of Dry Docking charges.

2.1. The MBPT has highlighted the following points in its proposal:

- (i). Dry docking charges were last revised upward by 90% in the year 1998 with the approval of TAMP.
- (ii). The ship repair facilities at the two dry docks were upgraded at a cost of Rs.25.50 crores with the assistance of the Asian Development Bank.
- (iii). The cost statement for 2003-04 shows a deficit of 156% in the dry docking service.
- (iv). Most of the vessels which use dry dock are coastal vessels. The Government's thrust is on developing the coastal trade. To make dry docking service self supporting the existing charges need to be revised upward by 156% which will be too steep for coastal vessels.
- (v). Considering the huge deficit in the service, it is proposed to increase the existing charges by 25%. This will bring in an additional income of Rs.1.14 crores per annum.

2.2. The proposal was approved by the Board of Trustees of the MBPT in its meeting held on 27 July 2004.

3.1. In accordance with the consultative procedure prescribed, the proposal was forwarded to users / representative bodies of port users for their comments.

3.2. A copy each of the comments received from the users was forwarded to MBPT as feed back information.

4. On a preliminary scrutiny of the proposal, the MBPT was requested to furnish additional information / clarifications. The main queries raised by us and the response of the MBPT are tabulated below:

| Sl. No. | Our queries | Response of MBPT |
|---------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| (i). | This Authority had advised the port on several occasions to formulate its proposal for comprehensive review of its Scale of Rates for all activities. The proposal in reference is another piecemeal revision proposal filed by MBPT. The MBPT is requested to intimate the present status of formulation of a proposal for a comprehensive review / revision of its Scale of Rates. | MBPT is rendering 15 services to the Port users and it will be complicated and confusing and time consuming job to propose revision of all the Scale of Rates in respect of these services at a time. Reasons for formulating the proposals in piecemeal have already been explained to TAMP on several occasions earlier. MBPT revises charges periodically in such a manner to attract more traffic and utilize its facilities which remain idle. In such a situation, effecting comprehensive revision of the Scale of Rates at a time may not be feasible. MBPT reviews the performance of |

| | | |
|--------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | its facilities every year after the close of accounts and action is initiated to revise the charges wherever necessary. Projects like modernization and upgradation of facilities at jetties J-I to J-III at Marine Oil Terminals and replacement of Sub-Marine as well as on shore pipeline have already been completed recently. As such, MBPT will have to review the Scale of Rates only after the infrastructure facilities are made available to the Port users. |
| (ii). | The MBPT may furnish the traffic forecast alongwith income/cost estimates for the year 2006-07. | Budget estimates are framed only one year in advance. The Budget Estimates for the year 2005-06 are framed during the year 2004-05. The MBPT is, therefore, not in a position to furnish Budget Estimates for the year 2006-07. |
| (iii). | <p>The MBPT, during the last revision of dry docking charges in July 1998, had stated that it was incurring a capital expenditure of Rs. 25.50 Crores to improve the ship repairing facilities at the dry docks with the ADB assistance. This Authority while approving the MBPT proposal for revision of dry-docking charges in its Order dated 27 July 1998, made certain observations about modernization of facilities and prescription of productivity norms for dry docking operations.</p> <p>The MBPT is requested to furnish the position of the assistance availed from the ADB for the upgradation of dry docks and the status of modernization of the facilities. Further, MBPT is requested to inform whether any productivity norms have been prescribed for adherence by its licenced repairers.</p> | The MBPT has availed total loan amount of Rs.16.70 Crores against the capital expenditure of Rs.25.50 crores to improve the ship repairing facilities at the dry-docks. The MBPT has also furnished the facilities provided at the dry-docks. Productivity norms have not been prescribed since MBPT is concerned only with the allotment of the dry-docks to the desirous applicants. The MBPT is not carrying-out any repairs to the vessels dry-docked except for its own vessels. The dry dock allottee has the freedom to choose from amongst the licensed contractors. |
| (iv). | The basis for estimating the vessel traffic for the years 2004-05 to 2006-07. | Dry-docking facility is not a regular activity of the Port. This facility is provided to users whenever required by them. Estimation of traffic of cargo vessels or cargo traffic will be very difficult to forecast. Normally, small boats, barges and crafts utilize the dry-dock at present. The interim projections were based on the total GRT of vessels dry-docked and income earned during the first 4 months of 2004-05. Traffic as well as income for the subsequent years were projected at the same level assuming that the same trend would continue. While framing BE (2005-06) the traffic and income projections were based on performance of preceding 6 months. The MBPT has furnished revised cost statement as per BE (2005-06). |

| | | |
|--------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| (v). | The number of MBPT owned vessels and the number of other than MBPT owned vessels dry docked in the years 2002-03 and 2003-04 and estimated to be dry docked in the years 2004-05, 2005-06 and 2006-07 along with GRT of vessels for the above said category of vessels may be furnished. | The MBPT has furnished details of number of vessels and GRT of vessels for the year 2002-03 and 2003-04. The MBPT owned vessels dry-docked constitute around 12.5% of the total vessels dry-docked during the year 2002-03 and 8% during the year 2003-04. The MBPT has not furnished the estimates for the year 2004-05, 2005-06 and 2006-07. |
| (vi). | MBPT may indicate the operating income relating to rental charges for occupation of dry-dock for the years 2002-03 to 2006-07. | No separate details of docking & undocking and rental charges are presently maintained. Receipts from dry-docking services by way of docking, undocking and rental charges are shown under the head "Dry-docking charges". |
| (vii). | The MBPT may explain the costing approach adopted relating to repairs to its own crafts bringing out the treatment of notional income, direct expenses and overheads incurred on account of its own vessels docked in the dry docks in its books of accounts. | Whenever MBPT vessels occupy dry docks, bills are raised against the user department and income is accounted for against the service dry-docking. Similarly, cost thereof is also accounted for against this income as well as against the respective vessel utilizing the service. Therefore, question of notional income does not arise. Further, MBPT is providing only dry-docking and ancillary facilities. The repairs required by the vessels are carried out by authorized contractors. |
| (viii) | MBPT may clarify whether the operating income relating to dry-docking charges furnished includes such notional income for the respective years. | Income indicated in the cost statements includes the income on account of dry-docking of MBPT owned vessels. |
| (ix). | Workings for the estimated operating income for the years 2004-05, 2005-06 and 2006-07 in respect of dry-docking charges may be furnished. | The cost statements for the years 2004-05 and 2005-06 have been recast on the basis of RE (2004-05) and BE (2005-06). There are, therefore, no separate working sheets. |
| (x). | The MBPT has projected the operating cost, Finance & Miscellaneous Expenditure and Management & General Overheads uniformly at around 6% for the year 2004-05 and 2005-06 on the basis of respective cost figures relating to the year 2003-04. The respective cost figures relating to the year 2003-04, when compared with the cost figures for the year 2002-03, show an increase of around 30%, 64% and 21% respectively. The MBPT is, therefore, requested to justify the cost figures under reference relating to the year 2003-04. | <p>In terms of TAMP guidelines every major port is expected to estimate expenditure for the next two years based on the average cost of inflation index published by Ministry of Finance for the preceding 5 years. Cost inflation index indicated rise of 6% over the previous year and as per the TAMPs guidelines operating cost and management expenses were uniformly increased for 2004-05 and 2005-06 by 6% each year. Considering the inflation index up to 2003-04 the average inflation index is 4.30%.</p> <p>With reference to the increase in operating cost by 30% over the operating cost for the year 2002-03, an amount of Rs. 72.83 lakh has been booked as charges for utilizing the services of chipping and painting employees by tugs and boats of MBPT. Normally, this expenditure should have been booked against respective tugs and boats which have utilized the services of these employees.</p> <p>With reference to expenditure on account of finance and miscellaneous expenditure an amount of Rs. 210 crore was contributed in the year 2003-04 for building pension fund</p> |

| | | |
|---------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | and this contribution to pension fund was also apportioned to the finance and miscellaneous expenditure relating to dry-dock. Management and general overheads are apportioned to various services based on a pre-determined rate. In the case under reference there is increase in allocation of residual management and general overheads due to its allocation based on the direct cost of service. |
| (xi). | The reasons for reduction in depreciation for the year 2003-04 as compared to the year 2002-03 may be explained. | Some of the capital assets have fully depreciated in the year 2003-04 and hence depreciation to the tune of Rs. 4.27 lakhs has not been accounted for in the year 2003-04. Further, the excess provision of Rs. 2.40 Crore in capital expenditure was made in March 2002 and this was adjusted in the year 2003-04. Hence, there is decrease in depreciation in the year 2003-04. |
| (xii). | Confirmation regarding the fixed assets considered are directly relevant to dry-docking activity and assets which are rendered surplus / commissioned / disposed off are excluded from the capital employed. | The MBPT has confirmed that all the fixed assets considered are directly relevant to dry-docking activity and the assets which are decommissioned / fully depreciated / disposed off are excluded from the capital assets. |
| (xiii). | The increase of around 19% in the value of Sundry Debtors for the year 2003-04 as compared to the year 2002-03 may be justified. | There is a rise of around 20% in Sundry Debtors for wet dry-docking charges, other charges and vessel related charges. This rise is mainly due to non-payment of rental bills by customs authorities and dispute raised by Shipping Corporation of India regarding quantum of dues payable in respect of vessel related charges. |
| (xiv). | Please confirm that working capital relevant for dry-docking activity alone is considered in the cost statement. | Working capital to various services are apportioned based on the ratios of various factors and also as per rough estimation. It cannot be said with accuracy that working capital relevant to dry-docking alone has been considered in the cost statement. Variance in the figures cannot be ruled out. However, efforts have been made to arrive at the appropriate figures of working capital by apportioning various elements covered therein based on the overall performances of the Port while furnishing the cost statement. |
| (xv). | The MBPT has included the balances of each sub item of "others" under the current assets while computing working capital. Deposits, accrued interest, House Building Advance, advances to BDLB and MCGB, advance tax and other advances are not considered in the tariff revision exercise. | It has no comments to furnish. |
| (xvi) | Assessed capacity vis-à-vis the traffic estimated to be handled by Port during 2004-05, 2005-06 and 2006-07 in respect of dry-docking facility may be furnished. | Capacity of the dry-docks have not been assessed as it is very difficult to carry out this exercise. The dry-dock accommodates vessels within its defined permissible dimension which has no relevance to the GRT of the vessel. Being repair work, traffic is unpredictable. |

| (xvii). | Cost statement (for port as a whole): With reference to finance & miscellaneous expenditure the reasons for increase of 48% for the year 2003-04 over the year 2002-03 may be explained. | In 2002-03, an outgo of Rs. 148 Crore towards pension and PLR was considered, whereas in 2003-04, an outgo of Rs. 219 Crores was taken into consideration inclusive of contribution to pension fund of Rs. 210 Crores. This is the reason for increase in F&M expenditure. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|------------------------|------------------------|---------------------|------------------------------|---------|---------|---------|----------------------------|----------|----------|-------|---------|---------------------|---------------------|---------------------|------------------------------|----------------------------|--|--|----------------------------|-------------|-------------|--|
| (xviii). | The assessed capacity vis-à-vis the traffic estimated to be handled by the Port during 2004-05, 2005-06 and 2006-07 may be furnished. | <table border="1"> <thead> <tr> <th>Year</th> <th>Assessed Capacity (MT)</th> <th>Estimated traffic (MT)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2004-05</td> <td>42.25</td> <td>29.50</td> </tr> <tr> <td>2005-06</td> <td>-</td> <td>30.40</td> </tr> <tr> <td>2006-07</td> <td>-</td> <td>30.40</td> </tr> </tbody> </table> | Year | Assessed Capacity (MT) | Estimated traffic (MT) | 2004-05 | 42.25 | 29.50 | 2005-06 | - | 30.40 | 2006-07 | - | 30.40 | | | | | | | | | | | | |
| Year | Assessed Capacity (MT) | Estimated traffic (MT) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2004-05 | 42.25 | 29.50 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2005-06 | - | 30.40 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2006-07 | - | 30.40 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (xix). | Breakup of F&M expenditure apportioned to dry-docking activity for the years 2003-04 to 2005-06. Similar breakup of F&M expenditure considered in the cost statement for the port as a whole for the years 2003-04 to 2005-06 may also be furnished. | <p>For the port as a whole:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Details</th> <th>2003-04 (in Rs.)</th> <th>2004-05 (in Rs.)</th> <th>2005-06 (in Rs.)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Contribution to Pension Fund</td> <td>210 Cr.</td> <td>210 Cr.</td> <td>210 Cr.</td> </tr> <tr> <td>Productivity linked reward</td> <td>9.68 Cr.</td> <td>9.41 cr.</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>For Dry Docking</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Details</th> <th>2003-04 (in Rs.)</th> <th>2004-05 (in Rs.)</th> <th>2005-06 (in Rs.)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Contribution to Pension Fund</td> <td colspan="3">276.91 lakhs for each year</td> </tr> <tr> <td>Productivity linked reward</td> <td>12.77 lakhs</td> <td>12.27 Lakhs</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> | Details | 2003-04 (in Rs.) | 2004-05 (in Rs.) | 2005-06 (in Rs.) | Contribution to Pension Fund | 210 Cr. | 210 Cr. | 210 Cr. | Productivity linked reward | 9.68 Cr. | 9.41 cr. | | Details | 2003-04 (in Rs.) | 2004-05 (in Rs.) | 2005-06 (in Rs.) | Contribution to Pension Fund | 276.91 lakhs for each year | | | Productivity linked reward | 12.77 lakhs | 12.27 Lakhs | |
| Details | 2003-04 (in Rs.) | 2004-05 (in Rs.) | 2005-06 (in Rs.) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Contribution to Pension Fund | 210 Cr. | 210 Cr. | 210 Cr. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Productivity linked reward | 9.68 Cr. | 9.41 cr. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Details | 2003-04 (in Rs.) | 2004-05 (in Rs.) | 2005-06 (in Rs.) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Contribution to Pension Fund | 276.91 lakhs for each year | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Productivity linked reward | 12.77 lakhs | 12.27 Lakhs | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

5. A joint hearing in this case was held on 27 January 2005 at the Office of this Authority. No user was present in the joint hearing. The issue of comprehensive review of tariff items levyable at the MBPT remains unresolved although this Authority had on numerous occasions in the past had advised the port to initiate action in this regard. A firm commitment was sought in the joint hearing from the MBPT on a possible deadline for it to file a proposal for comprehensive review of its Scale of Rates before any piece-meal proposal was taken up for consideration. The MBPT vide its letter dated 3 March 2005 committed to file a proposal for comprehensive review of its Scale of Rates latest by 15 August 2005.

6. As decided at the joint hearing, the MBPT was given an opportunity of presenting its proposal on 1 March 2005. The MBPT while explaining its proposal stated that estimated expenditure on pension liability included the current level of pension expenditure as well as provision for the past liability of pension.

7. Proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received will be sent separately to the relevant parties. These details are also available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

8. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). At the MBPT dry docks, the port licensed contractors carryout the repairs to the vessels docked in the dry docks and a vessel has the freedom to choose the repair contractor. The MBPT is concerned with the allotment of dry docks.

Besides outside-vessels, port's own fleet of crafts also use these dry docks, whenever necessary. In a year it handles about 75 vessels in the dry docks out of which on average of 10% accounts for its own vessels. With a part assistance from the Asian Development Bank through Government of India, the MBPT has upgraded the ship repair facilities at a total cost of Rs. 25.50 Crores at both the dry docks. The port has provided permanent infrastructure facilities in the dry docks apart from provision of equipments to meet the requirement of the contractors. The proposal is for increasing the existing dry dock charges by 25% against the reported deficit of 156% for the year 2003-04 under the relevant cost centre.

- (ii). It is yet another piecemeal revision proposal filed by the MBPT. In the absence of a comprehensive proposal for revision of its Scale of Rates, it becomes very difficult to consider allocation of costs to various activities in a piecemeal revision proposals. After much persuasion, the MBPT has agreed to file a comprehensive proposal for review / revision of its Scale of Rates before the Authority by 15 August 2005. The present proposal in reference is, therefore, taken up for consideration in the backdrop of the firm commitment given by the port.
- (iii). The revised guidelines for tariff fixation have been notified recently in the Gazette of India in compliance of the policy directions issued by the Government of India under Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963. The revised guidelines for tariff fixation have come into force with effect from 31 March 2005. The proposal in hand has been taken up for consultation and processed further as per the (then) existing guidelines for tariff fixation. The case was also closed for Orders before the revised guidelines were announced. This analysis is, therefore, not made based on the revised guidelines.
- (iv). While approving the earlier proposal of the MBPT for revision of Dry Docking charges in July 1998, the port was directed to expedite the installation of modern facilities, attach two repair berths to each dock and prescribe productivity norms for the Dry Dock. To a query in this regard, the MBPT has furnished a list of facilities provided in the dry docks and stated that it has not prescribed the productivity norms for the dry docks since it is concerned only with the allotment of the dry docks to the desirous applicants.
- (v). Subsequent to its initial proposal of September 2004, the MBPT had a relook at the traffic, income and cost projections of the Dry Docking and revised its estimates based on its Revised Estimates (2004-05) and Budget Estimates (2005-06) and furnished the revised cost statement for the years 2004-05 and 2005-06. Since the usual tariff validity cycle of two years is relevant in this case, the MBPT was requested to furnish the estimates for the year 2006-07 also. It is noteworthy that all major ports and private terminals including the MBPT itself in the past cases, furnish cost estimates for the succeeding two years. The MBPT in this case has, however, pleaded its inability to furnish the estimates for the year 2006-07. The revised cost statements for the year 2004-05 and 2005-06 are, therefore, considered in this analysis, subject to a truncated tariff validity period in this case.
- (vi). The main reason advanced for proposing upward revision in the rates is the revenue deficit suffered by port. The cost statement for Dry Docking furnished by the MBPT brings out this position clearly. The port has estimated the operating cost at around Rs. 861 lakhs as against the operating income of Rs. 542 lakhs for the year 2005-06. It is thus evident that even the operating cost is not recovered fully at the existing level of tariff.

Additional income on account of the proposed upward revision estimated by MBPT is Rs. 119.64 lakhs for the year 2005-06 which may not still be sufficient

to cover even the entire operating cost. In view of the operating deficit position, there is a *prima facie* case for accepting the upward revision of rates proposed by MBPT.

- (vii). (a). The MBPT has projected the operating income for the year 2004-05 and 2005-06 at the same level of 2003-04. To a query in this regard, the port clarified that it would be difficult to estimate the traffic at the dry dock.
- (b). The existing Scale of Rates for levy of Dry Docking charges prescribed two types of charges, charges for docking and undocking and rental charges for occupation of the dry dock. The port did not furnish the estimates of income arising out of rental charges for occupation of dry dock and furnished income estimates only in respect of docking and undocking charges. The port has sought to clarify that receipts from "docking and undocking" and rental charges are accounted for under a single head "Dry Docking Charges" and no separate details are maintained. The operating income estimates furnished by the port are, therefore, relied upon.
- (viii). The operating cost for the years 2004-05 and 2005-06 is estimated on the actuals for the year 2003-04, after applying an average escalation factor of 4.30% towards inflation. It is, however, noticed that the reported actual operating cost for the year 2003-04 is about 30% more when it is compared with the operating cost for the year 2002-03. When asked to clarify, the MBPT admitted that it had wrongly booked the charges for utilizing the services of chipping and painting labour by tugs and boats of the port to the tune of Rs. 72.83 lakh to the operating cost of Dry Docks. The actual operating cost for the year 2003-04 reported by the port is, therefore, modified and estimates for the subsequent years 2004-05 and 2005-06 are revised applying an escalation factor of 6%.
- (ix). The MBPT has computed depreciation taking average life of civil structures as 50 years and mechanical equipment / structures as 20 years. Depreciation of capital assets in tariff calculation in the case of major ports is considered in straight line method following the life norms prescribed by the Government. This practice is followed uniformly by all major ports. With reference to the sudden decrease in the depreciation cost of the assets deployed in the dry docks during the year 2003-04 as compared to the depreciation cost for the year 2002-03, the MBPT has explained about an adjustment made on account of excess provision of capital expenditure made in the year 2003-04 and some of the assets exhausting their economic life in the year 2003-04. The MBPT has confirmed that all the fixed assets considered are directly relevant to Dry Docking activity and the assets which are decommissioned / fully depreciated, disposed off are excluded from the capital assets. Accordingly, the estimated depreciation of the assets of MBPT deployed at the Dry Docks is accepted.
- (x). With reference to the observation made on the projections of finance and miscellaneous expenditure in the cost statement, the port has furnished breakup of Finance and Miscellaneous Expenditure. As stated by the Port, the Finance & Miscellaneous Expenditure apportioned to Dry Docking includes contribution to its pension fund to build the fund to the desired level.

In an earlier Order dated 22 June 2004 on the MBPT proposal for revision of berth hire charges and pier dues, this Authority, while endorsing the approach of the port to build up its pension fund, was not inclined to admit one time liabilities such as contributions to the pension fund for past liability as admissible cost while determining the basic tariff. The contribution to the pension fund is, therefore, excluded from the expenditure projections given by

14314105-6

the MBPT for Finance & Miscellaneous Expenditure and the cost statement is modified accordingly.

- (xi). The MBPT had initially projected the allocated Management & General Overheads uniformly at around 6% for the year 2004-05 and 2005-06 on the basis of the relevant expenditure for the year 2003-04. The relevant expenditure relating to the year 2003-04 when compared with the actuals for the year 2002-03 showed an increase of around 21%. Subsequently, the MBPT has scaled down the projections applying an escalation of 4.30%. The port has allocated different items of Management & General Administration Overhead to Dry Docking activity on the basis followed for tariff revision exercise at major port trusts. The estimates of the port on the allocated Management & General Overheads for the year 2004-05 and 2005-06 are accepted without any modification.
- (xii).
 - (a). With reference to the capital employed at the Dry Docks, the MBPT has confirmed that all the fixed assets considered are directly relevant to Dry Docking activity and it has also confirmed that the assets which are decommissioned / fully depreciated / disposed off are excluded from the capital assets.
 - (b). With regard to the working capital, the port has included Deposits, House Building Advance, advance to MCGB and Advance Taxes and other advances as part of current assets while estimating working capital. These items are not considered as a part of Working Capital for allowing return in the tariff revision exercise. If these items are excluded, working capital estimates will be a negative figure. It has, however, been taken as "Nil" for the purpose of this analysis.
- (xiii).
 - (a). The maximum permissible return on capital employed allowed in the case of major port trusts so far depended on the interest rate at which Government of India loans were available to the port trusts plus 3% to each of the two mandatory funds, prior to the implementation of revised guidelines relating to ROCE. Accordingly, this Authority was allowing a Return on Capital Employed (ROCE) of 17.5% in the cases of major port trusts for the year 2004-05. Since this case is processed based on the pre-revised guidelines, the maximum permissible return on capital employed of 17.5% is allowed as against 18.5% considered by the port in the cost statement. Necessary corrections have been made in the cost statement accordingly.
 - (b). This Authority allows return on capital employed pro-rata with reference to the capacity utilization. To a query regarding the assed capacity of the Dry Docks, the MBPT has sought to explain that the Dry Docks accommodate vessels within its defined permissible dimension which has no relevance to the GRT of the vessels and pleaded its inability to predict the traffic since the Dry Docking undertakes only repair work.

The cost statement for the Dry Docking reflects average revenue deficit of around 90% for the years 2004-05 and 2005-06. Adjusting the ROCE is not going to substantially alter the deficit position relating to the Dry Docking. Therefore, ROCE at 17.5% on capital employed is considered in this analysis without linking it to the capacity utilization of the Dry Docks, in the absence of relevant details.
- (xiv). The MBPT has furnished the cost statement for the port as a whole reflecting net deficit of around 374 Crores for the year 2005-06 after considering the proposed revision of Dry Docking charges. As has been mentioned earlier, it is a piecemeal revision proposal. Such proposals always cause problems in

analyzing the reasonableness and eliminating overlapping of cost allocation across different activities. However, the proposal of the MBPT does not seek increase in the rates as warranted by the cost deficit of the Dry Docking activity. That being so, an indepth analysis of the cost position for the port as a whole has not been made.

(xv). Subject to the analysis given above, the financial / cost statement has been amended. The modified cost statement is attached as **Annex**. The summarized position of the results disclosed by the financial and cost statement for the year 2005-06 is presented in the table given below:

| Sl. No. | Activity | Deficit after ROCE (2005-06) | Deficit as a percentage of Operating income (2005-06) |
|------------|-------------|---------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| 1. | Dry Docking | Rs. 491.25 lakhs | 90.58% |

In view of the deficit position, the proposal of MBPT for an upward revision of the existing rates by 25% is approved.

(xvi). The Government of India in the Ministry of Shipping has recently issued a policy direction that the vessel related charges for coastal vessels should not exceed 60% of the charges of foreign going vessels. The policy direction issued by the Government specifically states that the tariff for coastal vessels need not be adjusted as per exchange rate fluctuation at the time of each general revision of Scale of Rates.

In compliance of this direction, this Authority has also passed an order on 7 January 2005 amending the Scale of Rates of all the major ports and private terminal operators accordingly. The MBPT in the revised Scale of Rates for the Dry Docking has proposed concessional tariff for coastal vessels in respect of Dry Docking charges and rental charges for occupation of dry dock. As per the Government directions the vessel related charges for coastal vessels should not exceed 60% of the charges for foreign going vessels. In other words, the concession for coastal vessels should not be less than 40% of the charges for foreign going vessels. The MBPT has proposed charges for coastal vessels in respect of docking and undocking and rental charges for occupation of dry docks at a concessional level more than 40% of the applicable charges of foreign going vessels. Since the concessional tariff for coastal vessels proposed by the MBPT in respect of charges for docking and undocking and rental charges for occupation of dry dock is in conformity to the Government guidelines, the proposed rates by the MBPT for coastal vessels are approved.

(xvii). As stated earlier, the MBPT has not furnished the income / cost estimates for the year 2006-07. Since the cost analysis is based on the projections furnished by the MBPT only for one year 2005-06, the revised rates for Dry Docking shall remain valid till 31 March 2006 only. The review of the cost position under the Dry Docking activity will be considered alongwith next review / revision of Scale of Rates of the MBPT for which the port has assured to file its proposal by 15 August 2005.

(xviii). As has been stated earlier, the MBPT has committed to file a comprehensive proposal for revision of Scale of Rates by 15 August 2005. The Government of India has issued a policy direction on the revised guidelines for tariff fixation and the revised guidelines have already been notified in the Gazette of India on 31 March 2005 and accordingly the revised guidelines have come into effect from 31 March 2005. The revised guidelines prescribed specific guidelines to be followed while filing the cost statement for tariff revision / guidelines. Further, the revised Scale of Rates will remain in force for a longer period of 3 years as per revised policy guidelines. The MBPT is, therefore,

1431GJ/05-7

directed to file the comprehensive proposal for review / revision of its Scale of Rates along with relevant cost statements by 15 August 2005 updating the cost statements indicating (draft) actuals for the year 2004-05 and projections for 3 years i.e., 2005-06, 2006-07, 2007-08 in line with the revised guidelines for tariff fixation.

(xix). The rates approved by this Authority will be at ceiling level and the rebate / discount will be at floor level in line with the stated policy of this Authority. The MBPT will have flexibility to charge at lower rate, if it so desires, based on the commercial judgment of the port.

10.1. In the result, and for the reasons given above, this Authority approves the following:

1. "To delete the existing Schedule I and II of Section XI of the Scale of Rates Charged at the Docks and substitute therefor the following:

I. Charges for Docking and Undocking:

| | Foreign-going vessels (Ceiling Rates) | Coastal vessels (Ceiling Rates) |
|----------------|-------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|
| Up to 1000 GRT | US \$ 3950 | Rs.83/- |
| Above 1000 GRT | US \$ 3950 + US \$ 902.50 for every additional 1000 GRT or part thereof | Rs.83.25/- + Rs.19,000/- for every additional 1000 GRT or part thereof. |

II. Rental charges for occupation of the Dry Dock

(i). During first 10 days of occupation for vessel –

| | Foreign-going vessels (in US \$) (Ceiling Rates) | Coastal vessels (Rs.) (Ceiling Rates) | |
|--------------------|--------------------------------------------------------|---------------------------------------------|-------------------------|
| Upto 1000 GRT | 1353.75 | 8,500 | Per day or part thereof |
| 1001 to 2000 GRT | 1468.75 | 30,875 | - do - |
| 2001 to 3000 GRT | 1580.00 | 33,250 | - do - |
| 3001 to 4000 GRT | 1805.00 | 38,000 | - do - |
| 4001 to 5000 GRT | 2031.25 | 42,750 | - do - |
| 5001 to 10000 GRT | 2256.25 | 47,500 | - do - |
| 10001 to 20000 GRT | 2482.50 | 52,250 | - do - |
| 20001 GRT & above | 2821.25 | 59,375 | - do - |

- (ii). From 11th day to 20th day of occupation – 150 percent of rates as at (i) above per day or part thereof.
- (iii). From 21st day to 30th day occupation – 200 percent of rates as at (i) above per day or part thereof.
- (iv). Beyond 30 days of occupation – 250 percent of the rates as at (i) above per day or part thereof.
- (v). In case the vessel occupies the dry dock beyond the period for which the dry dock has been allotted, the rental charges for the period of overstayal shall be charged at double the rate prescribed above.

2. To delete the existing "Note (4)" of Section XI and substitute the following Note (4):

"(4). If the vessel has requisitioned for a dry dock but it is not ready to dock at the time specified according to the docking programme, no charges shall be leviable provided an intimation of cancellation / postponement of dry docking is given 2 days (excluding the day of docking) in advance of the specified time of docking. A cancellation fee of Rs.1250/- US \$ 57.50 will be recovered in such cases in respect of coastal vessels and foreign-going vessels respectively."

10.2. The revised rates and conditionalities relating to the Dry Docking charges will come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of this Order in the Gazette of India and will remain valid till 31 March 2006 or the next general comprehensive review of tariff at MBPT, whichever is earlier.

10.3. The MBPT is directed to file its comprehensive proposal for general review of all tariff items by 15 August 2005, as agreed by it.

A. L. BONGIRWAR, Chairman

[ADVT/III/IV/143/05-Exty.]

Annex

COST STATEMENT FOR DRY DOCKING

(Rs. in Lakhs)

| | Description | Actuals | | | Without change | | | |
|------|--------------------------------------------------------|----------------|----------------|----------------|-------------------|----------------|----------------------------------------|----------------|
| | | | | | Estimates of MBPT | | Estimates of MBPT Moderated by TAMP | |
| | | 2001-02 | 2002-03 | 2003-04 | 2004-05 | 2005-06 | 2004-05 | 2005-06 |
| I | Operating Income | | | | | | | |
| | Dry Docking Charges | 490.83 | 651.34 | 542.36 | 542.36 | 542.36 | 542.36 | 542.36 |
| | Total (I) | 490.83 | 651.34 | 542.36 | 542.36 | 542.36 | 542.36 | 542.36 |
| II | Operating Cost | | | | | | | |
| | Operating Cost | 436.74 | 311.57 | * 327.47 | 417.51 | 435.46 | 347.11 | 367.93 |
| | General facilities | - | 0.69 | 0.34 | 0.35 | 0.37 | 0.35 | 0.37 |
| | Depreciation | 158.10 | 142.08 | 135.96 | 135.96 | 135.96 | 135.96 | 135.96 |
| | Finance & Miscellaneous Expenditure | 296.70 | 176.60 | 12.77 | 289.18 | 289.18 | 12.27 | 12.27 |
| | Total (II) | 891.54 | 630.94 | 476.54 | 843.00 | 860.97 | 495.69 | 516.53 |
| III | Surplus (I - II) | -400.71 | 20.40 | 65.82 | -300.64 | -318.61 | 46.67 | 25.83 |
| IV | Allocated Management & General Overheads | 176.24 | 150.83 | 182.22 | 190.06 | 198.23 | 190.06 | 198.23 |
| V | Net Surplus (III - IV) | -576.95 | -130.43 | -116.40 | -490.70 | -516.84 | -143.39 | -172.40 |
| VI | Capital Employed | 2408.00 | 2241.00 | 2094.00 | 1958.00 | 1822.00 | 1958.00 | 1822.00 |
| VII | Return @ 17.5% on Capital Employed | - | - | - | # 530.96 | # 530.96 | 342.65 | 318.85 |
| VIII | Net Surplus/ Deficit after Return | - | - | - | -1021.66 | -1047.80 | -486.04 | -491.25 |
| IX | Net Surplus/ Deficit as a % of Operating Income | - | - | - | -188.37% | -193.19% | -89.62% | -90.58% |
| X | Average Surplus/ Deficit | - | | | -190.78% | | -90.10% | |

* Moderated by TAMP

Return at 18.5% on capital employed